Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4434**

17. Wahlperiode 19. 01. 2011

Antrag

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn, Bettina Herlitzius, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Kai Gehring, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Christine Scheel, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Für eine konsequente Strukturreform der Deutschen Bahn AG

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die immer häufiger auftretenden gravierenden Qualitätsmängel bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) drohen das Image der Bahn nachhaltig zu schädigen. Im Dezember 2010 war im Fernverkehr rund ein Drittel der Züge nicht pünktlich, weil Weichen, Türen und Signale eingefroren waren und keine Reserven vorgehalten wurden. Die S-Bahn Berlin verursacht den zweiten Chaos-Winter in Folge und musste zeitweise sogar ganze Strecken komplett stilllegen, da die Wagen fehlten. Im Frühjahr 2010 verlor ein Intercity-Express (ICE) bei voller Fahrt eine Tür, die in einen entgegenkommenden Zug einschlug und im Sommer 2010 fielen in den Zügen reihenweise Klimaanlagen aus, so dass die Innenraumtemperaturen teilweise auf mehr als 50 Grad Celsius stiegen. Der Werbeslogan der Deutschen Bundesbahn aus dem Jahr 1966 „Alle reden vom Wetter. Wir nicht“ ist eine Erinnerung an Zeiten, in denen die vier Feinde der DB AG noch nicht Frühling, Sommer, Herbst und Winter hießen. Die Bundesregierung und die DB AG müssen nun schnellstmöglich ein kurzfristiges Krisen- und Präventionskonzept vorlegen, mit dem witterungsbedingte Zugausfälle und -verspätungen verhindert werden.

Die Häufung der Vorfälle ist kein Zufall, sondern sie ist das Ergebnis einer verfehlten Bahnpolitik, die den Konzern an die Börse bringen wollte, was die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN immer massiv bekämpft hat. Der Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD vom 7. Mai 2008 (Bundestagsdrucksache 16/9070), mit dem die Teilprivatisierung der Bahn beschlossen wurde, ist unter anderem unterschrieben von Dr. Peter Ramsauer. Es war also genau die Privatisierungspolitik der ersten Bundesregierung unter Dr. Angela Merkel mit dem damaligen CSU-Landesgruppenchef Dr. Peter Ramsauer, die der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer in der zweiten Bundesregierung unter Dr. Angela Merkel heute beklagt und dabei versucht, den Eindruck zu erwecken, als wäre der Börsenkurs der DB AG bloß eine schlechte Idee des Gespanns Hartmut Mehdorn/Wolfgang Tiefensee gewesen.

Die immensen Qualitätsmängel zeigen zudem, dass die Behauptung, nur ein integrierter Bahnkonzern, dem sowohl das Schienennetz als auch ein Großteil

der Verkehrsgesellschaften gehören, sei sicher, durch nichts belegt ist. Im Gegenteil: Während die Züge der DB AG reihenweise stehen blieben oder – wie im Fall der Berliner S-Bahn, die ebenfalls zum DB-Konzern gehört – gar nicht mehr zum Einsatz gebracht werden konnten, sind vergleichbare Vorfälle der Wettbewerbsbahnen nicht aufgetreten. Zudem zeigt auch die DB AG mit ihren Plänen, mit dem ICE auf fremden Netzen bis nach London und Marseille zu fahren, dass in einem zusammenwachsenden europäischen Eisenbahnmarkt Eigentum an der Infrastruktur keine Voraussetzung für gute Eisenbahnangebote ist.

Umgekehrt spricht viel für die These, dass das bundeseigene Schienennetz, das der DB Netz AG als Tochter der DB AG gehört und von ihr betrieben wird, jahrelang auf Verschleiß gefahren wurde, um die Gewinne zu maximieren. So hat die DB Netz AG im Jahr 2005 noch einen Gewinn von 15 Mio. Euro gemacht. Im Jahr 2008 waren es schon 338 Mio. Euro, die sich binnen Jahresfrist auf 768 Mio. Euro mehr als verdoppelten. Nach der im August 2010 bekannt gewordenen Mittelfristplanung soll der Gewinn im Jahr 2011 auf 845 Mio. Euro steigen und bis 2014 sogar 1,1 Mrd. Euro erreichen. Diese Gewinne werden als Folge eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags vollständig an die Konzernholding abgeführt. Auch die Fernverkehrssparte, bisher eher ein Sorgenkind im DB-Konzern soll nach der Mittelfristplanung im Jahr 2011 einen Gewinn von 292 Mio. Euro erwirtschaften und diesen bis 2014 auf 513 Mio. Euro steigern. Solche Gewinnsprünge sind aber nur erreichbar, wenn Neuanschaffungen verschoben, Reserven eingespart und abgeschriebene alte Züge nicht modernisiert werden. Die nächsten Qualitätsprobleme sind damit vorprogrammiert.

Die Bundesregierung schaut bisher nicht nur tatenlos zu und vernachlässigt ihre Aufsichtspflichten als Eigentümer, sondern sie unterstützt den Renditedruck im Unternehmen noch zusätzlich, indem sie beschlossen hat, dass das Unternehmen bis 2014 jährlich 500 Mio. Euro als Zwangsdividende zur Sanierung des Bundeshaushalts zahlen soll. Ein solcher Vorgang widerspricht zudem jeder guten kaufmännischen Praxis, denn eine Dividendenausschüttung einer Aktiengesellschaft wird normalerweise auf der Grundlage der Bilanz von Vorstand und Aufsichtsrat vorgeschlagen und dann von der Hauptversammlung beschlossen. Das ist ungefähr so, als würde das Land Niedersachsen vom Volkswagenkonzern eine langjährig festgelegte Dividendenzahlung verlangen, die vollkommen unabhängig von den Verkaufszahlen von Volkswagen erfolgen soll. Dass der Bund von seinem Unternehmen DB AG eine solche Zwangsdividende verlangt, das zudem mit dem Schienennetz über einen durch das Grundgesetz geschützten Teil der Daseinsvorsorge verfügt, zeugt von einem mangelnden ordnungspolitischen Kompass der schwarz-gelben Bundesregierung.

Der Verzicht auf die Erhebung einer Zwangsdividende ist zwar notwendig, er ist aber nicht hinreichend für eine konsequente Strukturreform der DB AG. Bei einer Rücknahme der Dividende muss zunächst sichergestellt werden, dass dieses Geld tatsächlich für zusätzlich geplante Investitionen der DB AG eingesetzt wird. Weitaus wichtiger ist es aber, die Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge der Holding mit den Infrastrukturgesellschaften DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH zu kappen und dafür zu sorgen, dass die dort erwirtschafteten Gewinne in die jeweiligen Bereiche investiert werden. Die DB Netz AG könnte mit den einbehaltenen Gewinnen nicht nur die bestehende Infrastruktur besser und vor allem auch präventiv unterhalten, sondern auch kleinere und mittlere Ausbaumaßnahmen außerhalb des Bedarfsplans vornehmen, wie sie die DB Netz AG mit dem Wachstumprogramm Schiene selbst vorgeschlagen hat. Dabei sind die Ausbauvorhaben eng mit den im Netzbeirat vertretenen Eisenbahnverkehrsunternehmen abzustimmen, um zu gewährleisten, dass sie tatsächlich allen Kunden des Netzes, also auch den Wettbewerbsbahnen, nutzen. Die DB Station&Service AG könnte mit den Gewinnen den barrierefreien Umbau von Bahnhöfen und Stationen beschleunigen und die

DB Energie GmbH in den massiven Ausbaus des Bezugs und der Produktion von Strom aus erneuerbaren Energien investieren, um den Umweltvorsprung der Schiene auszubauen. In einem nächsten Schritt müssten die Infrastrukturgesellschaften eigentumsrechtlich aus der DB AG herausgelöst und wieder in das unmittelbare Eigentum des Bundes überführt werden. Nur eine eigentumsrechtliche Trennung von Netz und Transport ist langfristig europatauglich und stellt eine qualitativ hochwertige und diskriminierungsfreie Bereitstellung der Infrastruktur sicher. Zur Investitionspolitik im Schienenverkehr und zur Regulierung des Eisenbahnsektors wurden umfangreiche Vorschläge in dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/1988 gemacht, der im Frühjahr 2011 Gegenstand einer öffentlichen Expertenanhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages sein wird.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- den Beschluss über eine Zwangsdividende von 500 Mio. Euro zur Konsolidierung des Bundeshaushalts zurückzunehmen und sicherzustellen, dass diese Mittel für zusätzliche Investitionen, z. B. bei der Berliner S-Bahn, durch die DB AG eingesetzt werden,
- die Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge der DB AG mit allen Infrastrukturgesellschaften (DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH) zu kappen und die Gewinne in den Um- und Ausbau der Infrastruktur zu investieren,
- einen Gesetzentwurf für eine eigentumsrechtliche Trennung von Netz und Transport durch eine Überführung der Infrastrukturgesellschaften in unmittelbares Eigentum des Bundes vorzulegen,
- gemeinsam mit der DB AG dem Deutschen Bundestag kurzfristig ein Krisen- und Präventionskonzept vorzulegen, mit dem witterungsbedingte Zugausfälle und -verspätungen verhindert werden,
- regionale Schieneninfrastruktur, z. B. das Berliner S-Bahnnetz, mit einem finanziellen Ausgleich an die Länder zu übertragen.

Berlin, den 18. Januar 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333